



**BỘ NGOẠI GIAO MỸ**

**BỘ TÀI CHÍNH MỸ**

**LỰC LƯỢNG TUẦN DUYÊN MỸ**

## **Thông báo về các Biện pháp trừng phạt Triều Tiên**

**Công bố: Ngày 21 tháng Ba năm 2019**

**Tiêu đề: Hướng dẫn cập nhật về việc Xử lý các hoạt động Vận chuyển Trái phép của Triều Tiên**

Văn phòng Kiểm soát Tài sản Nước ngoài (OFAC) của Bộ Tài chính Hoa Kỳ, cùng với Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ và Lực lượng Tuần duyên Hoa Kỳ, nay cập nhật thông báo đăng tải ngày 23 tháng Hai năm 2018. Thông báo này cung cấp thông tin mới về các hoạt động vận chuyển lừa dối của Triều Tiên, hướng dẫn bổ sung về cách thức giảm thiểu rủi ro liên quan đến các hoạt động này, một đồ họa mới mô tả các chuyên cập cảng nhất định, và ba phụ lục mới. Chính phủ Hoa Kỳ khuyến nghị tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển và các thực thể thương mại liên quan - bao gồm các chủ tàu, người quản lý, điều hành, môi giới, nơi đăng ký cờ cho các tàu, các công ty dầu khí, nhà điều hành cảng, các công ty vận chuyển, các nhà cung cấp dịch vụ phân loại, các công ty bảo hiểm và các định chế tài chính - lưu ý các hoạt động được nêu trong thông báo này để thực hiện các biện pháp kiểm soát phù hợp nhằm xác định các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp của Triều Tiên.

Bất chấp các biện pháp trừng phạt mạnh mẽ của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc (LHQ) đối với Triều Tiên, Triều Tiên vẫn tiếp tục trốn tránh các biện pháp trừng phạt, đặc biệt thông qua việc chuyển giao trái phép than và dầu mỏ tinh chế từ tàu này sang tàu khác. Trong năm 2018, các cảng của Triều Tiên đã tiếp nhận ít nhất 263 đợt chuyển giao dầu tinh chế từ các tàu chở dầu, thông qua việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác, vốn bị Liên Hợp Quốc cấm. Nếu các tàu chở dầu này được đổ đầy khi giao hàng, Triều Tiên có lẽ đã nhập khẩu 3,78 triệu thùng, tức gấp hơn bảy lần rủi ro so với lượng dầu tinh chế được cho phép (tức 500.000 thùng/năm) theo Nghị quyết (UNSCR) 2397 của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc.

Ngoài việc tiếp tục nhập khẩu trái phép dầu mỏ tinh chế, Triều Tiên đã nối lại việc xuất khẩu than ở Vịnh Bắc Bộ. UNSCR 2371, được thông qua vào tháng Tám năm 2017, cấm việc mua than có nguồn gốc từ Triều Tiên và UNSCR 2397, được thông qua vào tháng 12 năm 2017, thừa nhận rằng số tiền thu được từ buôn bán hàng hóa bị ngăn cấm của Triều Tiên, bao gồm cả than đá, đóng góp vào các chương trình vũ khí hạt nhân và tên lửa đạn đạo của chế độ. Hoa Kỳ sẽ tiếp tục sử dụng các biện pháp trừng phạt để nhắm mục tiêu vào các cá nhân trong nhiều ngành công nghiệp, bao gồm, nhưng không giới hạn trong, ngành vận chuyển, vốn tiếp tục các âm mưu tạo nguồn thu trái phép của Triều Tiên nhằm cấp tiền cho các chương trình vũ khí hạt nhân và tên lửa đạn đạo của chế độ.

Thông báo này nay có năm phụ lục, ba trong số đó là mới. Phụ lục đầu tiên cung cấp cái nhìn tổng quan về các biện pháp trừng phạt của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc liên quan đến ngành vận chuyển, bao gồm danh sách không toàn diện các cơ sở mà dựa trên đó các cá nhân có thể bị trừng phạt bởi OFAC. Phụ lục thứ hai cung cấp một danh sách cập nhật gồm 28 tàu chở dầu của Triều Tiên được biết là có khả năng tham gia vào việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác các sản phẩm dầu mỏ tinh chế và các hàng hóa bị cấm khác. Phụ lục mới thứ ba cung cấp hướng dẫn cụ thể cho các quốc gia thành viên của LHQ và các chủ thể liên quan trong ngành về các cách thức tốt nhất để tránh tham gia vào các hoạt động bất hợp pháp liên quan đến Triều Tiên. Phụ lục mới thứ tư cung cấp một danh sách 18 tàu được cho là đã tham gia vào việc chuyển giao trái phép dầu mỏ tinh chế từ tàu này sang tàu khác với các tàu chở dầu của Triều Tiên. Phụ lục mới thứ năm cung cấp danh sách 49 tàu được cho là đã xuất khẩu than có nguồn gốc từ Triều Tiên.

Hoa Kỳ, cùng với Úc, Canada, Pháp, Ý, Nhật Bản và Vương quốc Anh, đã nêu lên các hành động lừa dối này tại Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) để kêu gọi tất cả các nước thành viên của IMO chú ý tới các hoạt động vận chuyển lừa dối này và nhắc nhở tất cả các quốc gia thành viên IMO về các yêu cầu và hướng dẫn có trong các công cụ liên quan của IMO. IMO sau đó đã ban hành Thông tư MSC.1/Circ. 1602 vào ngày 5 tháng Ba năm 2019 để kêu gọi sự chú ý của tất cả các quốc gia thành viên và các bên liên quan khác trong ngành hàng hải đối với các hành động lừa dối của Triều Tiên. Hoa Kỳ yêu cầu các quốc gia thành viên LHQ, các cơ quan kiểm soát nhà nước đối với cảng biển và các cơ quan đăng ký cờ cho các tàu cung cấp thông báo này cho tất cả những người liên quan trong thẩm quyền của họ.

### **Các hành động vận chuyển lừa dối được Triều Tiên sử dụng**

Sau đây là các chiến thuật được sử dụng bởi Triều Tiên và các chủ thể bất hợp pháp khác để làm xáo trộn danh tính của các tàu và hàng hóa, bao gồm cả nguồn gốc và điếm đến:

- **Vô hiệu hóa Hệ thống Nhận dạng Tự động (AIS):** AIS là hệ thống liên quan đến hàng hải và an toàn hàng hải được quốc tế chấp nhận, hệ thống này truyền, ở mức tối thiểu, một nhận dạng tàu và dữ liệu hàng hải và định vị có chọn lựa thông qua các sóng vô tuyến tần số rất cao. Công ước Quốc tế về An toàn Cuộc sống trên Biển *yêu cầu* một số loại tàu nhất định trong các chuyến hải hành quốc tế duy trì việc phát sóng tự động. Các tàu hàng treo cờ của Triều Tiên thường cố ý vô hiệu hóa các bộ tiếp và phát sóng AIS để che giấu các di chuyển của họ. Tương tự, các tàu mà Triều Tiên thực hiện việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác sẽ thường vô hiệu hóa AIS để trốn tránh sự phát hiện nhằm thực hiện việc buôn bán bất hợp pháp. Chiến thuật này, cho dù được sử dụng bởi các tàu treo cờ Triều Tiên hoặc tàu của nước thứ ba liên quan đến thương mại với Triều Tiên, là dấu hiệu cho thấy hoạt động bất hợp pháp vì nó vi phạm các quy định quốc tế và thường được thực hiện để che giấu nguồn gốc hoặc điếm đến của hàng hóa liên quan đến Triều Tiên. Ban chuyên gia (PoE) của Ủy ban 1718 của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc (UNSC) đã công bố báo cáo của mình vào ngày 5 tháng Ba năm 2019 và khuyến nghị rằng việc bảo vệ và bảo hiểm bồi thường và các công ty tái bảo hiểm và các công ty sản xuất, tinh chế và buôn bán sản phẩm dầu mỏ phải bao gồm một “điều khoản về tắt bỏ

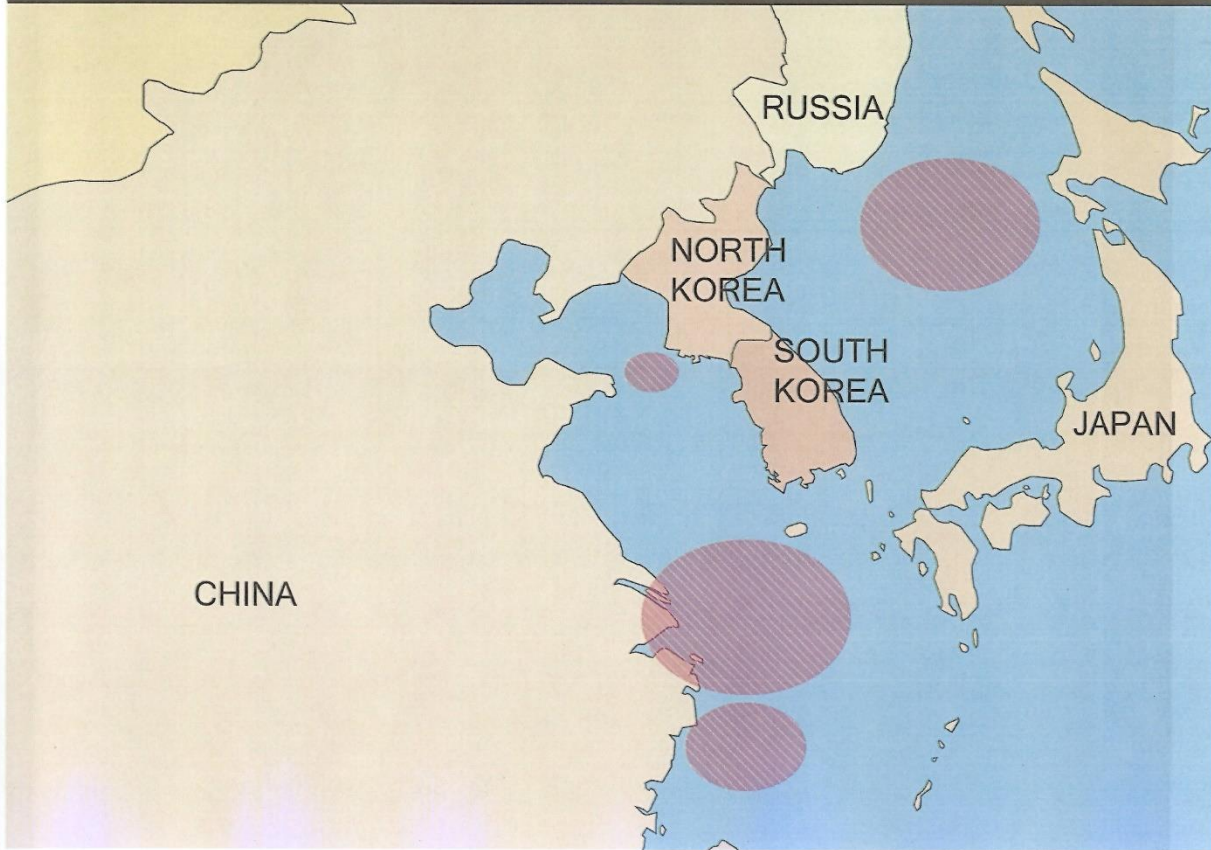
AIS” và việc sàng lọc của AIS trong các hợp đồng đối với các tàu có nguy cơ hoạt động trong các khu vực liên quan.<sup>1</sup>

- **Cố tình Thay đổi Nhận dạng Tàu:** Các tàu hàng hải đáp ứng các ngưỡng trọng tải nhất định được yêu cầu phải hiển thị tên và số IMO (mã nhận dạng tàu gồm bảy chữ số duy nhất) ở vị trí có thể nhìn thấy trên thân tàu hoặc phần ở trên. Số IMO của tàu được coi là vĩnh viễn, kể cả có sự thay đổi về quyền sở hữu hoặc tên của tàu. Các tàu treo cờ của Triều Tiên đã sơn bắt hợp pháp lên tên tàu và số IMO để che giấu danh tính và biến chúng thành các tàu khác. Như được lưu ý trong báo cáo PoE của UNSC ngày 5 tháng Ba năm 2019, tàu *Yuk Tung* nằm trong danh sách của Liên Hợp Quốc tham gia vào việc đánh lừa về con tàu bằng cách truyền AIS giả và sử dụng số IMO của một tàu khác.
- **Chuyển hàng từ tàu này sang tàu khác:** Chuyển từ tàu này sang tàu khác là sự chuyển hàng hóa từ một tàu này sang tàu khác khi ở trên biển, thay vì tại cảng. Việc chuyển từ tàu này sang tàu khác có thể che giấu nguồn gốc hoặc điểm đến của hàng hóa được chuyển giao. Triều Tiên vận hành một đội tàu gồm ít nhất 28 tàu chở dầu có khả năng tham gia vào việc chuyển các sản phẩm dầu tinh chế từ tàu này sang tàu khác, và ít nhất 33 tàu có khả năng vận chuyển than. Xem Phụ lục 2, 4 và 5 để biết danh sách liên quan tới tên và số IMO của các tàu, dù tên có thể thay đổi và số IMO có thể bị xáo trộn khi Triều Tiên tìm cách che giấu danh tính của các tàu tham gia buôn bán bất hợp pháp. Bản đồ sau đây cho thấy khu vực thường xảy ra việc chuyển giao dầu tinh chế từ tàu này sang tàu khác:

---

<sup>1</sup> Báo cáo PoE của UNSC , được công bố ngày 5 tháng Ba năm 2019, có thể được tìm thấy tại đây: [https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel\\_experts/reports](https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718/panel_experts/reports).

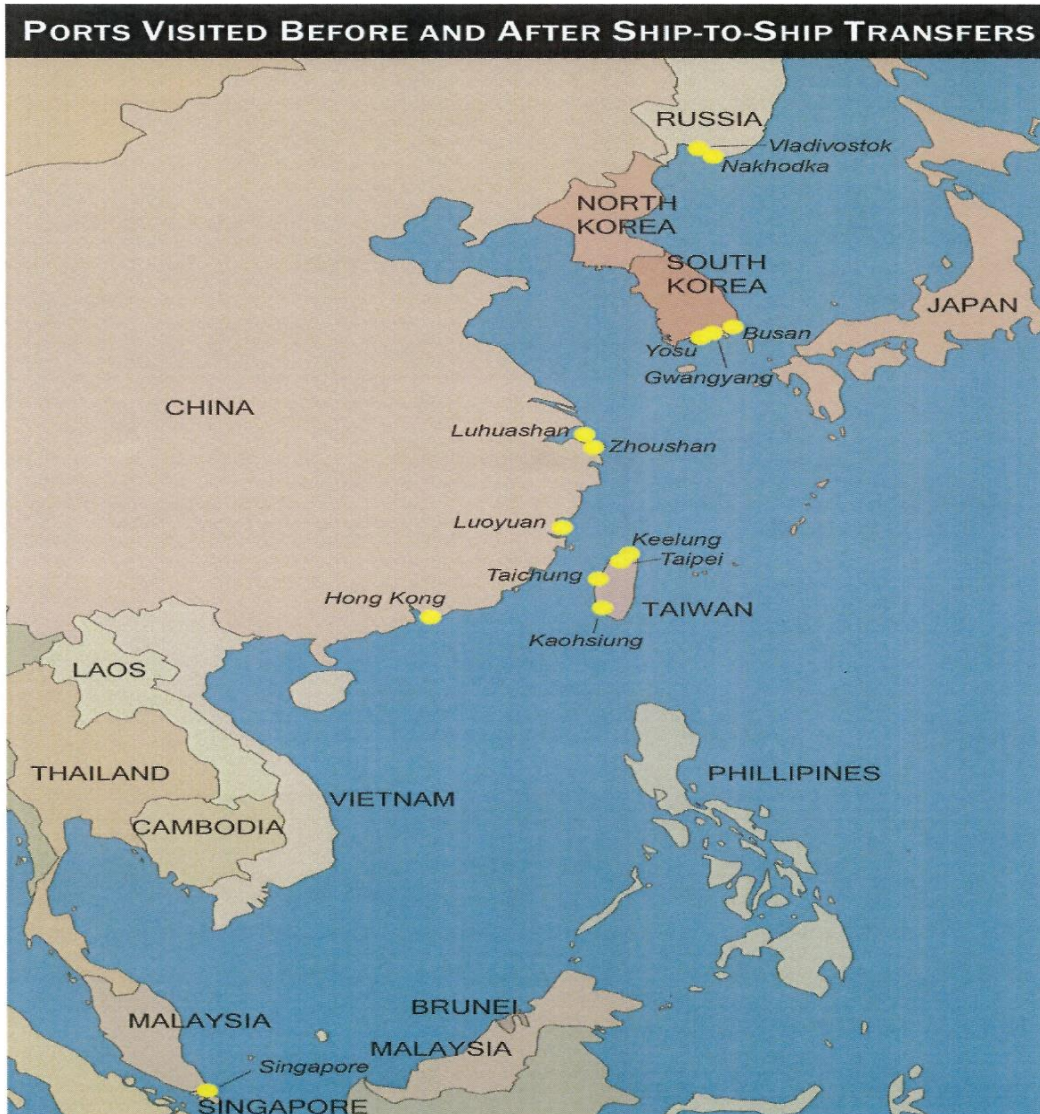
## North Korea Ship-to-Ship Transfer Areas



- **Giả mạo các Tài liệu Hàng hóa và Tàu:** Tài liệu vận chuyển đầy đủ và chính xác là điều rất quan trọng để đảm bảo rằng tất cả các bên tham gia giao dịch hiểu được các bên, hàng hóa và các tàu liên quan đến một lô hàng nhất định. Vận đơn, chứng nhận xuất xứ, hóa đơn, danh sách đóng gói, bằng chứng bảo hiểm và danh sách các lần cập cảng cuối cùng là các ví dụ về tài liệu thường đi kèm với một giao dịch vận chuyển. Triều Tiên thường xuyên làm giả các tài liệu này để che giấu nguồn gốc hoặc đích đến của hàng hóa.
- **Thao túng AIS:** Các tàu treo cờ Triều Tiên đôi khi thao túng dữ liệu được truyền qua AIS. Việc thao túng có thể bao gồm thay đổi tên tàu, số IMO, Nhận dạng Dịch vụ Di động Hàng hải (MMSI),<sup>2</sup> hoặc các thông tin nhận dạng duy nhất khác. Chiến thuật này có thể che giấu lần cập cảng tiếp theo của tàu hoặc các thông tin khác liên quan đến chuyển hải hành của tàu.

**Đồ họa sau đây cho thấy các lần cập cảng trước và sau việc chuyển giao dầu tinh chế từ tàu này qua tàu khác:**

<sup>2</sup> Các tàu sử dụng một MMSI, gồm một chuỗi chín số được gửi dưới dạng kỹ thuật số qua kênh tần số vô tuyến điện, để xác định duy nhất các đài tàu, các đài mặt đất của tàu, các đài thông tin duyên hải, các đài mặt đất cố định bờ và tham gia vào các cuộc gọi nhóm.



### Các biện pháp giảm thiểu rủi ro

Các hành động lừa dối của Triều Tiên nhằm phá vỡ những biện pháp kiểm soát việc tuân thủ các biện pháp trừng phạt hiện có, được sử dụng bởi ngành vận chuyển và các chủ thể khác tham gia vào các giao dịch liên quan đến vận chuyển, như các công ty bảo hiểm và các định chế tài chính. Các biện pháp sau đây có thể giảm thiểu rủi ro mà các hành động vận chuyển lừa dối của Triều Tiên gây ra:

- **Nghiên cứu Lịch sử của tàu để xác định việc thao túng AIS thường lệ:** Trong khuôn khổ quá trình thẩm tra, các bên liên quan đến chuỗi cung ứng chuyển dầu tinh chế từ tàu này sang tàu khác - nhà cung cấp dầu, thuyền trưởng, thuyền viên, người môi giới, chủ tàu, các nhà quản lý, nhà điều hành và công ty bảo hiểm - nên nghiên cứu lịch sử AIS của tàu để giúp xác định xem tàu có tham gia vào các hoạt động bất hợp pháp hay không. Các

bên liên quan đến việc nhập khẩu than ở Vịnh Bắc Bộ nên thực hiện các biện pháp tương tự.

- **Giám sát việc thao túng và vô hiệu hóa AIS:** Cơ quan đăng ký tàu, công ty bảo hiểm, người thuê tàu, chủ tàu, nhà cung cấp dầu mỏ và các cơ quan nhà nước kiểm soát cảng nên xem xét việc điều tra các tàu dường như đã tắt AIS khi hoạt động ở khu vực xung quanh bán đảo Triều Tiên, tại Biển Hoa Đông, hoặc tại Vịnh Bắc Bộ. Bất kỳ dấu hiệu nào về việc thao túng thiết bị nhận và phát AIS cũng nên được nghi ngờ và điều tra toàn diện trước khi ký hợp đồng với, tiếp tục cung cấp các dịch vụ cho, hoặc tham gia vào các hoạt động khác với các tàu như vậy (bao gồm xử lý các giao dịch tài chính liên quan đến các hoạt động của tàu). Các nhà cung cấp dịch vụ nên giám sát việc truyền AIS của các tàu có khả năng vận chuyển dầu hoạt động ở Biển Hoa Đông, hoặc than ở Vịnh Bắc Bộ và các khu vực khác, là những nơi xảy ra việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác. Các nhà cung cấp dịch vụ nên xem xét việc sửa đổi hợp đồng để coi việc vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS làm cơ sở để điều tra, mà có thể dẫn đến việc chấm dứt các dịch vụ hoặc hợp đồng nếu hoạt động bất hợp pháp được xác định. Hoa Kỳ hoan nghênh các hành động của các câu lạc bộ bảo vệ và bồi thường quốc tế (P&I), vốn đã ban hành các thông tư về các nguy cơ của việc vận chuyển của Triều Tiên, theo đó lưu ý rằng bảo hiểm sẽ bị rút nếu các tàu tham gia vào các hoạt động này, và khuyến khích tất cả các thực thể thương mại có liên quan cũng làm như vậy.
- **Thúc đẩy việc Phát sóng AIS Liên tục:** Các cơ quan kiểm soát nhà nước về cảng biển ở Đông Á và Đông Nam Á, bao gồm Vịnh Bắc Bộ, nên nhắc nhở các tàu chở dầu và tàu vận chuyển than đến và rời khỏi khu vực thuộc thẩm quyền của họ về yêu cầu duy trì phát sóng AIS. Làm như vậy sẽ thúc đẩy việc tuân thủ Công ước quốc tế về An toàn cuộc sống trên biển và các cơ quan cảng biển ở những địa điểm đó nhắc nhở các tàu rằng việc thao túng và vô hiệu hóa AIS là dấu hiệu cho thấy hoạt động bất hợp pháp. Các hiệp hội ngành vận chuyển nên lưu hành thông báo này cho các công ty mà họ tương tác hoặc tạo phiên bản riêng và ban hành tới các thành viên của mình.
- **Sự thẩm tra Chuỗi cung ứng Dầu mỏ:** Khuyến khích các công ty dầu mỏ yêu cầu các bên trong chuỗi cung ứng tiến hành việc thẩm định để đảm bảo rằng mỗi bên nhận và đối tác không cung cấp dầu cho tàu chở dầu của Triều Tiên, và yêu cầu họ thực hiện kiểm tra việc sử dụng cuối cùng đối với các tàu thực hiện việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác, đặc biệt là trong khu vực chuyển giao từ tàu này sang tàu khác được xác định trong đồ họa trên.
- **Tiến hành nghiên cứu trước khi thực hiện việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác:** Các nhà khai thác tàu thực hiện việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác ở khu vực nêu lên trong đồ họa ở trang 3 nên nhận thức về khả năng các tàu Triều Tiên sử dụng các hoạt động lừa dối nhằm che giấu danh tính, trong đó có việc sử dụng tên tàu hoặc số IMO giả. Các nhà khai thác tàu nên đảm bảo rằng họ đã xác minh tên tàu, số IMO và cờ trước khi thực hiện việc chuyển giao như vậy và đảm bảo rằng có mục đích kinh doanh hợp pháp cho việc chuyển giao hàng từ tàu này sang tàu khác.

- **Xem xét tất cả Tài liệu vận chuyển thích hợp:** Các cá nhân và các thực thể xử lý các giao dịch liên quan đến các lô hàng có khả năng liên quan đến các tàu treo cờ Triều Tiên hoặc các lô hàng tới hoặc từ Triều Tiên nên đảm bảo rằng họ yêu cầu và xem xét tài liệu vận chuyển đầy đủ và chính xác. Tài liệu vận chuyển như vậy phải phản ánh các chi tiết cơ bản của chuyến hải hành, bao gồm tàu, hàng hóa, xuất xứ, điểm đến và các bên tham gia giao dịch. Bất kỳ chỉ dấu thao túng tài liệu vận chuyển nào cũng là dấu hiệu cho thấy khả năng có hoạt động bất hợp pháp và cần được điều tra toàn diện trước khi tiếp tục giao dịch. Thêm nữa, các tài liệu liên quan đến việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác phải chứng minh rằng hàng hóa cơ bản đã được chuyển đến cảng được liệt kê trong tài liệu.
- **Giao tiếp rõ ràng với các Đối tác Quốc tế:** Không phải tất cả các bên tham gia giao dịch vận chuyển đều có thể phải chịu các biện pháp trừng phạt như nhau, vì vậy giao tiếp rõ ràng là một bước quan trọng đối với các giao dịch quốc tế. Truyền đạt rõ ràng các nghĩa vụ của các biện pháp trừng phạt của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc và các bước cần thiết để đảm bảo sự tuân thủ đối với chúng cho các bên liên quan đến giao dịch có thể đảm bảo việc tuân thủ hiệu quả hơn với các chương trình trừng phạt liên quan. Chúng tôi khuyến khích tất cả các bên liên quan đến ngành vận chuyển chia sẻ thông báo này với các bên trong chuỗi cung ứng của quý vị.
- **Tận dụng các Nguồn lực Sẵn có:** Có một số tổ chức cung cấp dữ liệu vận tải thương mại, chẳng hạn như vị trí tàu, thông tin đăng ký tàu và thông tin treo cờ tàu. Dữ liệu này nên được đưa vào các hoạt động thẩm định, cùng với thông tin có sẵn từ OFAC, Liên Hợp Quốc và Lực lượng tuần duyên, như được nêu dưới đây trong phần “Các nguồn trừng phạt Triều Tiên” của thông báo này.

### **Hình phạt cho các hành động Vi phạm các Biện pháp trừng phạt của Hoa Kỳ và Liên Hợp Quốc**

Các cá nhân và thực thể tham gia vào các giao dịch liên quan đến vận chuyển nên nhận thức được các hậu quả tiềm ẩn khi tham gia vào các hoạt động bị cấm hoặc có thể bị trừng phạt.

OFAC điều tra các vi phạm rõ ràng đối với các quy định của mình và thực hiện thẩm quyền thực thi như được nêu trong Hướng dẫn thực thi xử phạt kinh tế. Những người vi phạm lệnh trừng phạt của Hoa Kỳ liên quan đến Triều Tiên có thể phải đối mặt với các hình phạt dân sự về tiền tệ và truy tố hình sự. Mỗi vi phạm lệnh trừng phạt của Hoa Kỳ đối với Triều Tiên phải chịu hình phạt dân sự về tiền tệ lên tới hơn 295.141 USD hoặc gấp đôi giá trị của giao dịch cơ bản.<sup>3</sup> Xem [Trung tâm Nguồn lực của OFAC](#) (OFAC’s Resource Center) để biết thêm thông tin liên quan tới các cơ quan thực thi của OFAC, Hướng dẫn thực thi xử phạt kinh tế, các hình phạt dân sự gần đây và các hành động thực thi khác.

<sup>3</sup> Phù hợp với Đạo luật Cải thiện Đạo luật Điều chỉnh Lạm phát Hình phạt Dân sự Liên bang năm 2015, Phần 701 của Luật Công 114-74 (FCPIA), như được sửa đổi ngày 19 tháng Ba năm 2018, OFAC điều chỉnh các khoản phạt dân sự tối đa đối với các vi phạm Đạo luật Các Quyền Khẩn cấp Kinh tế Quốc tế lên tới 295.141 USD hoặc gấp đôi giá trị của các giao dịch cơ bản, và sẽ điều chỉnh các khoản này hàng năm.

Các UNSCR liên quan đến Triều Tiên cũng cung cấp các cơ chế khác nhau để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ của UNSCR. Ủy ban 1718 của UNSC có thể yêu cầu một quốc gia thành viên hủy đăng ký một con tàu có trong danh sách của LHQ vì trốn tránh các biện pháp trừng phạt và cũng có thể chỉ đạo các quốc gia thành viên cấm tàu này vào các cảng của họ. Nếu có cơ sở hợp lý để nghi ngờ rằng một con tàu đang chờ hàng bị LHQ cấm, một quốc gia thành viên Liên Hợp Quốc có thể kiểm tra con tàu trên biển với sự đồng ý của quốc gia nơi tàu được đăng ký. Quốc gia nơi tàu được đăng ký cũng có thể chỉ đạo tàu tiến tới một cảng cụ thể để kiểm tra. Các tàu không thể xác nhận có đăng ký hoặc bị quốc gia đăng ký hủy đăng ký có thể bị coi là một tàu không có quốc tịch và phải tuân theo luật pháp của quốc gia tiến hành kiểm tra.

### **Các nguồn lực trừng phạt Triều Tiên**

Đối với các câu hỏi hoặc thắc mắc liên quan đến các quy định và yêu cầu trừng phạt của OFAC, bao gồm việc tiết lộ vi phạm tiềm năng đối với các quy định trừng phạt của Hoa Kỳ, xin liên hệ với Đường dây nóng liên quan tới chuyện tuân thủ của OFAC theo số 1-800-540-6322 hoặc qua địa chỉ email [OFAC\\_Feedback@treasury.gov](mailto:OFAC_Feedback@treasury.gov). Để gửi yêu cầu về một giấy phép OFAC cụ thể, xin xem trên trang web <https://licensing.ofac.treas.gov/Apply/Introduction.aspx>.

IHS Maritime là cơ quan quản lý chương trình đánh số tàu IMO. Để xác minh số IMO cho từng tàu, quý vị có thể tìm số IMO hiện thời tại <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>. IHS Maritime có thể được liên lạc qua email theo địa chỉ <mailto:ship.imp@ihs.com> hoặc tại địa chỉ sau: IHS Maritime, Sentinel House, 163 Brighton Road, Surrey CR5 2YH, United Kingdom.

Lực lượng Tuần duyên Hoa Kỳ, phối hợp với Bộ Ngoại giao, duy trì một danh sách các tàu sẽ bị từ chối cập vào tất cả các cảng của Mỹ theo Tiêu đề III của Đạo luật Chống lại các Kẻ thù của Mỹ thông qua Trừng phạt. Danh sách này được cập nhật định kỳ tại đây: <http://www.nvmc.uscg.gov/CAATSA.aspx>. Danh sách này tách biệt với danh sách được duy trì bởi OFAC hoặc như được miêu tả trong Phụ lục 2. Nếu có câu hỏi này về danh sách này, xin hãy gọi điện thoại hoặc email cho Bộ phận Kiểm soát Nhà nước về Cảng biển tại Trụ sở của Lực lượng Tuần duyên Mỹ theo địa chỉ email [portstatecontrol@uscg.mil](mailto:portstatecontrol@uscg.mil).

Để báo cáo các hành động vi phạm vận chuyển của LHQ liên quan tới Triều Tiên, trong đó có việc nghi ngờ các tàu treo cờ Triều Tiên chuyển giao từ tàu này sang tàu khác, vi phạm các yêu cầu của LHQ, xin gửi email về: [DPRKcargo@state.gov](mailto:DPRKcargo@state.gov).



## PHU LUC 1

### **Tổng quan về các biện pháp trừng phạt liên quan đến ngành hàng hải**

Các công ty bảo hiểm, các nơi đăng ký cờ cho các tàu, công ty vận chuyển, các định chế tài chính và các bên khác tham gia các giao dịch liên quan đến vận chuyển có thể phải chịu một hoặc nhiều lệnh cấm về các biện pháp trừng phạt liên quan đến Triều Tiên. Một tổng quan cấp cao về các lệnh cấm này sẽ có dưới đây, nhưng tất cả các cá nhân và tổ chức xem xét thông báo này nên tìm hiểu đầy đủ tất cả các nghĩa vụ trừng phạt liên quan đến hoạt động của họ. Xin lưu ý rằng phần này chỉ có giá trị tính tới ngày công bố thông báo này - thông tin cập nhật nhất có thể được tìm thấy tại các trang web được liệt kê trong phần chú thích bên dưới.

Ngoài những điều khác, Hoa Kỳ cấm:<sup>4</sup>

- Bất kỳ giao dịch hoặc thỏa thuận nào liên quan đến tài sản hoặc các lợi ích trong tài sản của Chính phủ Triều Tiên hoặc Đảng Lao động Triều Tiên;
- Xuất khẩu và nhập khẩu trực tiếp hoặc gián tiếp tới hoặc từ Triều Tiên đối với gần như tất cả các hàng hóa, dịch vụ và công nghệ;
- Các tàu đã cập cảng tại Triều Tiên trong 180 ngày trước đó, và các tàu đã tham gia việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác với một tàu như vậy trong vòng 180 ngày trước đó, không được cập cảng tại Hoa Kỳ; và
- Đăng ký một tàu ở Triều Tiên, tìm cách nhận ủy quyền cho một tàu treo cờ Triều Tiên, và sở hữu, cho thuê, vận hành và bảo hiểm cho bất kỳ tàu nào được Triều Tiên treo cờ.

Ngoài những điều khác, Liên Hợp Quốc yêu cầu các quốc gia thành viên cấm:<sup>5</sup>

- Sở hữu, cho thuê, vận hành, thuê, hoặc cung cấp phân loại tàu, chứng nhận hoặc dịch vụ liên quan và bảo hiểm hoặc tái bảo hiểm, cho bất kỳ tàu nào được treo cờ, sở hữu, kiểm soát hoặc vận hành bởi Triều Tiên;
- Cung cấp các dịch vụ bảo hiểm hoặc tái bảo hiểm cho các tàu mà các quốc gia thành viên có các cơ sở hợp lý để tin rằng có liên quan đến các hoạt động hoặc vận chuyển các mặt hàng bị cấm theo các nghị quyết liên quan;
- Cung cấp nhiên liệu hoặc dịch vụ cho các tàu Triều Tiên bị nghi ngờ chở các mặt hàng bị cấm;
- Chuyển giao từ tàu này sang tàu khác tới hoặc từ các tàu treo cờ Triều Tiên chở bất kỳ các hàng hóa hoặc mặt hàng nào được cung cấp, bán hoặc chuyển giao tới hoặc từ Triều Tiên; và

---

<sup>4</sup> Những lệnh cấm này áp dụng các giao dịch của một người Mỹ hoặc trong lòng nước Mỹ, bao gồm cả những giao dịch qua hệ thống tài chính Mỹ. Ngoài ra, tài liệu này chỉ mang tính giải thích và không có hiệu lực pháp luật. Tài liệu này không bổ sung hoặc sửa đổi các cơ quan theo luật định, các Mệnh lệnh hành pháp (E.O), hoặc các quy định. Về các chi tiết thêm về các lệnh cấm OFAC liên quan tới Triều Tiên, xin xem trên trang web [www.treasury.gov/ofac](http://www.treasury.gov/ofac)

<sup>5</sup> Tất cả các nước thành viên LHQ phải có nghĩa vụ pháp lý thực thi các biện pháp trừng phạt như theo yêu cầu của các UNSCR. Các UNSCR liên quan tới Triều Tiên có thể được tìm thấy trên trang web của Ủy ban Trừng phạt 1718: <https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1718>.

- Cập cảng của các tàu nếu bị UNSC đưa vào danh sách hoặc nếu một quốc gia có thông tin cung cấp các căn cứ hợp lý để tin rằng tàu được sở hữu, kiểm soát hoặc vận hành bởi những người hoặc tổ chức đã được UNSC đưa vào danh sách.

Trong khi chính phủ Hoa Kỳ áp đặt một lệnh cấm toàn diện đối với việc nhập khẩu hàng hóa từ Triều Tiên, Liên Hợp Quốc yêu cầu các quốc gia thành viên cấm **nhập khẩu** từ Triều Tiên những thứ sau đây:

- |                    |                                      |  |
|--------------------|--------------------------------------|--|
| • Than             | • Bạc                                | • Thiết bị điện                        |
| • Hàng dệt may     | • Quặng Titan                        | • Đất và đá, bao gồm magiê và magnesit |
| • Đồ ăn hải sản    | • Kim loại đất hiếm                  | • Gỗ                                   |
| • Sắt và quặng sắt | • Quặng Vanadi                       | • Tàu thuyền                           |
| • Chì và quặng chì | • Tượng và tượng đài                 | • Quyền đánh cá                        |
| • Đồng             | • Vũ khí thông thường                |  |
| • Niken            | • Thực phẩm và các sản phẩm nông sản |  |
| • Kẽm              | • Máy móc                            |  |
| • Vàng             |                                      |  |

Tương tự như vậy, trong khi chính phủ Hoa Kỳ áp đặt một lệnh cấm toàn diện đối với việc xuất khẩu hàng hóa cho Triều Tiên, Liên Hợp Quốc yêu cầu các quốc gia thành viên cấm **xuất khẩu** cho Triều Tiên những mặt hàng đây:

- |  |  |   |
|--|--|---|
| • Dầu mỏ tinh luyện * (vượt quá 500.000 thùng/năm)                               | • Nhiên liệu tên lửa   | thuyền, máy bay, trực thăng)            |
| • Dầu thô * (vượt quá 4.000.000 thùng/năm)                                       | • Khí ngưng tụ và chất lỏng khí tự nhiên   | • Sắt, thép và các kim loại khác        |
| • Nhiên liệu hàng không (trừ nhiên liệu cần thiết cho máy bay trở về Triều Tiên) | • Máy móc công nghiệp  | • Vũ khí thông thường                   |
|  | • Tất cả các phương tiện vận chuyển (bao gồm cả xe cơ giới, xe tải, tàu hỏa, tàu | • Tên lửa đạn đạo                       |
|  |  | • Vũ khí hủy diệt hàng loạt & linh kiện |
|  |  | • Hàng hóa xa xỉ                        |

*\*Bất kỳ sự chuyển nhượng nào dưới mức giới hạn hàng năm do UNSC thiết lập (a) phải được báo cáo đầy đủ cho Ủy ban Trừng phạt 1718 trong vòng 30 ngày, (b) không được liên quan tới bất kỳ cá nhân hoặc thực thể nào liên quan đến các chương trình hạt nhân hoặc tên lửa đạn đạo của Triều Tiên hoặc các chương trình khác bị UNSC cấm, và (c) phải dành riêng cho các mục đích sinh kế của các công dân Triều Tiên và không liên quan đến việc tạo doanh thu cho các chương trình hạt nhân hoặc tên lửa đạn đạo hoặc các hoạt động khác bị UNSC cấm. Nếu bất kỳ một trong số ba điều kiện này không được đáp ứng, kể cả các giao dịch dưới mức giới hạn hàng năm được cho phép, cũng vi phạm UNSCR 2397.*

## Các biện pháp của UNSC (được thực hiện bởi các quốc gia thành viên LHQ):

### *Các hoạt động trên biển:*

- Kiểm tra tàu với sự đồng ý của quốc gia nơi tàu được đăng ký, trên biển, nếu nhà nước kiểm tra có thông tin cho thấy căn cứ hợp lý để tin rằng tàu chở hàng hóa bị cấm (**tùy ý**);
- Quốc gia nơi tàu được đăng ký hợp tác với các cuộc kiểm tra đó (**tùy ý**); và
- Quốc gia nơi tàu được đăng ký chỉ đạo các tàu bị nghi ngờ tiến tới một cảng thích hợp và thuận tiện để chính quyền địa phương kiểm tra nếu quốc gia nơi tàu được đăng ký từ chối cho phép kiểm tra trên biển (**bắt buộc**).

### *Các hành động trong lãnh hải hoặc trong các cảng:*

- Bắt giữ, kiểm tra và đóng băng (tịch thu) bất kỳ tàu nào trong các cảng của họ khi có các cơ sở hợp lý để tin rằng một tàu đang vận chuyển các mặt hàng bị cấm hoặc có liên quan đến các hoạt động bị cấm liên quan đến Triều Tiên (**bắt buộc**);
- Bắt giữ, kiểm tra và đóng băng (tịch thu) bất kỳ tàu nào thuộc thẩm quyền trong vùng lãnh hải nếu có các cơ sở hợp lý để tin rằng tàu vận chuyển các mặt hàng bị cấm hoặc có liên quan đến các hoạt động bị cấm liên quan đến Triều Tiên (**tùy ý**); và
- Kiểm tra hàng hóa tới hoặc từ Triều Tiên bằng đường biển, đường hàng không, đường sắt hoặc đường bộ (**bắt buộc**).

### *Các hành động trên biển hoặc trong vùng lãnh hải/cảng:*

- Thu giữ và xử lý bất kỳ mặt hàng nào mà việc vận chuyển chúng bị cấm bởi UNSCR mà bị phát hiện trong các cuộc kiểm tra (**bắt buộc**).

### *Đăng ký và các trách nhiệm khác của nước nơi tàu được đăng ký:*

- Hủy đăng ký ngay lập tức một tàu nếu Ủy ban 171 của UNSC đưa vào danh sách vì từ chối tuân theo chỉ thị của quốc gia nơi tàu được đăng ký để cho phép kiểm tra trên biển hoặc tiến tới cảng để kiểm tra (**bắt buộc**);
- Hủy đăng ký, và ngừng cung cấp các dịch vụ phân loại cho, bất kỳ tàu nào mà nhà nước có các căn cứ hợp lý để tin là có liên quan đến các hoạt động, hoặc vận chuyển các mặt hàng, bị UNSCR cấm và hủy đăng ký bất kỳ tàu nào được sở hữu, vận hành hoặc kiểm soát bởi Triều Tiên cũng như từ chối đăng ký tàu bị hủy đăng ký bởi các quốc gia thành viên khác hoặc đăng ký cò vì vi phạm các biện pháp trừng phạt (**bắt buộc**);
- Hủy đăng ký ngay lập tức bất kỳ tàu nào được đưa vào danh sách bởi Ủy ban Các biện pháp trừng phạt 1718 (**bắt buộc**); và
- Khi hủy đăng ký các tàu có liên quan đến vi phạm UNSCR, cơ quan đăng ký cần ghi chú thích lý do hủy đăng ký là vì “vi phạm các nghị quyết của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc đối với Triều Tiên” trên giấy chứng nhận hủy đăng ký (**tùy ý**).

### *Các rủi ro cho các thuyền trưởng và thuyền viên*

- Các tàu chỉ có thể được treo cờ theo một quốc gia nơi tàu được đăng ký tại một thời điểm và không được thay đổi cờ trong chuyến hải hành hoặc trong khi cập cảng, trừ trường hợp chuyển quyền sở hữu thực sự hoặc thay đổi đăng ký. Phải có một liên kết thực sự giữa quốc gia nơi tàu được đăng ký và tàu để được coi là đăng ký hợp lệ. Một tàu tuyên bố có nhiều hơn một cờ sẽ không được bảo vệ bất kỳ cờ nào và có thể được coi là một tàu không có quốc tịch và chịu thẩm quyền của bất kỳ quốc gia nào tiến hành kiểm tra hoặc

lên tàu khi ở trên biển hoặc trong cảng. Tương tự, một tàu tuyên bố đã đăng ký nhưng không thể được xác nhận cũng có thể được coi là không có quốc tịch và phải tuân theo luật pháp của quốc gia tiến hành kiểm tra.

- Các thuyền trưởng và thuyền viên phải hoàn toàn tin tưởng vào chủ sở hữu, người quản lý và người vận hành rằng tàu của họ được treo cờ và bảo trì đúng cách. Khi đăng ký theo yêu cầu, vấn đề an toàn, phòng ngừa ô nhiễm và chứng chỉ quản lý không khớp hoặc Bản Lý lịch Liên tục theo yêu cầu không được duy trì đúng cách, những điều này có thể là các dấu hiệu cảnh báo tới thuyền trưởng và các thuyền viên rằng đăng ký của tàu có thể bị nghi ngờ.
- Các thuyền trưởng và thuyền viên cố tình tuyên bố sai về việc đăng ký phải chịu trách nhiệm về các hành động của mình, bao gồm cả khả năng bị truy tố hoặc các hành động đối với các giấy chứng nhận của họ.

#### *Rủi ro cho Quyền sở hữu và Quản lý*

- Chủ sở hữu và người quản lý tàu phải biết rõ tài liệu khách hàng liên quan đến người điều hành và người thuê tàu của họ vì chủ sở hữu và người quản lý phải chịu trách nhiệm cuối cùng đối với tất cả các hành động của con tàu.
- Chủ sở hữu, người điều hành và người quản lý có trách nhiệm đảm bảo rằng tàu của họ treo đúng cờ và tuân thủ các yêu cầu của quốc gia nơi tàu được đăng ký, cũng như đảm bảo đăng ký tàu, Bản Lý lịch Liên tục và các chứng chỉ cần thiết khác đã được cập nhật. Tàu thuyền được treo cờ không đúng cách hoặc gian lận có thể được coi là không có quốc tịch và phải tuân theo luật pháp của một quốc gia thực hiện kiểm tra hoặc lên tàu.

#### **Các hoạt động có thể dẫn đến việc áp đặt các biện pháp trừng phạt:**

Việc đưa vào danh sách của OFAC theo các đạo luật và Các mệnh lệnh Hành pháp của Hoa Kỳ:

Luật pháp Hoa Kỳ yêu cầu chính phủ Hoa Kỳ áp đặt các biện pháp trừng phạt đối với bất kỳ người nào được coi là cố ý, trực tiếp hoặc gián tiếp:

- Cung cấp một lượng nhiên liệu hoặc vật tư đáng kể, cung cấp dịch vụ nhiên liệu hoặc tạo điều kiện cho một hay nhiều giao dịch đáng kể để vận hành hoặc duy trì tàu hoặc máy bay thuộc phạm vi của E.O. hoặc UNSCR liên quan đến Triều Tiên, hoặc được sở hữu hoặc kiểm soát bởi một người thuộc phạm vi của E.O. hoặc UNSCR liên quan tới Triều Tiên; hoặc
- Bảo hiểm, đăng ký, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đăng ký hoặc duy trì bảo hiểm hoặc đăng ký cho một tàu thuộc sở hữu hoặc kiểm soát của Chính phủ Triều Tiên.

Chính phủ Hoa Kỳ cũng tích cực nhắm mục tiêu đưa vào danh sách bất kỳ người nào, trong số những người khác, mà:

- Tham gia vào việc xuất khẩu đáng kể sang, hoặc nhập khẩu đáng kể từ Triều Tiên; hoặc
- Hoạt động trong ngành vận tải ở Triều Tiên.

Nếu Bộ trưởng Tài chính, sau khi tham khảo ý kiến của Bộ trưởng Ngoại giao, xác định rằng một định chế tài chính nước ngoài đã cố ý thực hiện hoặc tạo điều kiện cho một giao dịch đáng kể liên quan đến thương mại với Triều Tiên, hoặc cố ý thực hiện hoặc tạo điều kiện cho một giao dịch quan trọng thay cho một người bị chặn theo các Mệnh lệnh Hành pháp liên quan đến Triều

Tiên, ngoài các hạn chế tiềm năng khác, định chế đó có thể mất khả năng duy trì một tài khoản đại lý tại Hoa Kỳ.

#### Việc xác định của Liên Hợp Quốc:

Hội đồng Bảo an hoặc Ủy ban Trừng phạt được thành lập theo UNSCR 1718 (Ủy ban 1718) có thể xác định để áp đặt các biện pháp trừng phạt (đóng băng tài sản và, đối với cá nhân, cấm đi lại) bất kỳ cá nhân hoặc thực thể nào tham gia hoặc hỗ trợ, kể cả thông qua các phương tiện bất hợp pháp khác, cho các chương trình liên quan tới tên lửa đạn đạo, liên quan tới các vũ khí hủy diệt hàng loạt và liên quan tới hạt nhân của Triều Tiên.

Ngoài ra, Ủy ban 1718 có thể liệt kê các tàu với một loạt các hệ quả được áp đặt bởi tất cả các nước thành viên Liên Hợp Quốc. Ủy ban 1718 có thể liệt kê một tàu bị cấm cập cảng trên toàn cầu vì tham gia vào các hoạt động bị cấm bởi các UNSCR liên quan đến Triều Tiên hoặc vận chuyển các mặt hàng bị cấm từ Triều Tiên, theo ủy quyền của đoạn số 6 trong UNSCR 2371 (2017). Ủy ban, như được ủy quyền bởi đoạn 12 của UNSCR 2321 (2016), cũng có thể liệt kê các tàu để (a) hạ cờ, (b) chỉ đạo tới một cảng được xác định để kiểm tra và để có các hành động tiếp theo, (c) lệnh cấm cập cảng toàn cầu, và / hoặc (d) đóng băng tài sản (tạm giữ).

Cuối cùng, khi các quốc gia có thông tin về các tàu trên biển với cơ sở hợp lý để tin rằng các hàng hóa của các tàu đó chứa các mặt hàng mà việc cung cấp, bán, chuyển giao hoặc xuất khẩu bị cấm bởi UNSCR, và các tàu đó không chịu hợp tác, Ủy ban 1718 có thể thực hiện một loạt các hành động. Nếu các quốc gia nơi tàu được đăng ký trên tàu không đồng ý kiểm tra trên biển cũng không chỉ đạo tàu tiến tới một cảng thích hợp và thuận tiện để kiểm tra theo yêu cầu, hoặc nếu tàu bị nghi ngờ từ chối tuân theo chỉ đạo của quốc gia nơi tàu được đăng ký để cho phép kiểm tra trên biển hoặc để tiến tới một cảng như vậy, thì Ủy ban 1718 sẽ cân nhắc đưa tàu đó vào danh sách đóng băng tài sản và các biện pháp khác được ủy quyền theo đoạn 12 của UNSCR 2321 (2016). Hơn nữa, khi Ủy ban Trừng phạt 1718 đưa ra quyết định, quốc gia nơi tàu được đăng ký liên quan phải ngay lập tức hủy đăng ký tàu đó. Bất kỳ quốc gia nào không nhận được sự hợp tác của quốc gia nơi tàu được đăng ký trên một tàu bị nghi ngờ chở hàng hóa bất hợp pháp trên biển phải nhanh chóng nộp báo cáo tới Ủy ban 1718 với các chi tiết liên quan về sự cố, tàu và quốc gia nơi tàu được đăng ký, mà Ủy ban 1718 sẽ xuất bản trên trang web của mình một cách thường xuyên.

## PHU LUC 2

Các tàu của Triều Tiên có khả năng tham gia vào các hoạt động chuyển giao dầu từ tàu này sang tàu khác

**LƯU Ý:** Phụ lục này không phải là danh sách trừng phạt hoặc danh sách toàn diện các tàu, theo đó người bị chặn có thể có lợi ích. Mặc dù một số tàu trong danh sách này có thể là tài sản mà theo đó, người bị chặn có lợi ích, việc đưa tàu vào phụ lục này không cấu thành quyết định của OFAC rằng tàu được xác định là tài sản, theo đó người bị chặn có lợi ích. Những người chịu trừng phạt có thể được tìm thấy trong Danh sách Những người bị chặn và Danh sách Các công dân được liệt kê đặc biệt của OFAC (SDN List) và các danh sách trừng phạt khác, có thể được tìm kiếm [tại đây](#).

<u>Tên tàu</u>	<u>IMO</u>
AN SAN 1	7303803
CHON MA SAN	8660313
CHON MYONG 1	8712362
CHONG RIM 3	8665131
JI SONG 6	8898740
KANG DONG	8977900
KU BONG RYONG	8983404
KUM PIT 1	8613578
KUM UN SAN	8720436
MA DU SAN	8021579
MU BONG 1	8610461
MYONG RYU 1	8532413
NAM SAN 8	8122347
PAEK MA	9066978
PO CHON	8848276
PU RYONG (còn gọi là KUM UN SAN 3)	8705539
RYE SONG GANG 1	7389704
SAEBYOL (còn gọi là CHONG RIM 2)	8916293
SAM JONG 1	8405311
SAM JONG 2	7408873
SAM MA 2	8106496
SONG WON	8613360
TONG HUNG 5	8151415
UN PHA 2	8966535
WAN HENG 11 (còn gọi là KUM JIN GANG 3)	8791667
YU JONG 2	8604917
YU PHYONG 5	8605026
YU SON (còn gọi là Y CHUN)	8691702

### **PHU LUC 3**

#### **Hướng dẫn cho các quốc gia thành viên và ngành công nghiệp để tránh việc buôn bán hàng hải trái phép của Triều Tiên**

##### **Các quốc gia thành viên LHQ**

- Bao gồm trong các Báo cáo Triển khai Quốc gia, theo yêu cầu của các UNSCR liên quan, thông tin về cách các quốc gia thành viên thực hiện lệnh cấm cập cảng, hạ cờ và đóng băng tài sản, nếu phù hợp.
- Khuyến khích các hiệp hội ngành vận chuyển phổ biến thông báo này cho các thành viên, hoặc soạn thảo một thông báo tương tự và phổ biến nó cho các thành viên.
- Khuyến khích các cơ quan quản lý trung bày nổi bật thông báo này trong văn phòng của họ để các thành viên đội tàu tiềm năng xem xét.

##### **Các công ty dầu và nhà máy lọc dầu**

- Các thương nhân và công ty hàng hóa toàn cầu trong chuỗi cung ứng nào cung cấp dầu cho các tàu chở dầu hoạt động ở Biển Hoa Đông, nên tiến hành nghiên cứu về lịch sử AIS của các tàu sẽ chở sản phẩm của họ để xác định xem liệu tàu đó có chuyệ n thao túng hoặc làm vô hiệu AIS hay không, vốn có thể là chỉ dấu cho thấy sự dính líu vào các hoạt động bất hợp pháp.
- Các thương nhân và công ty hàng hóa toàn cầu trong chuỗi cung ứng nào cung cấp dầu cho các tàu chở dầu hoạt động ở Biển Hoa Đông, cần biết về người dùng cuối cùng các sản phẩm của họ.
- Các công ty kinh doanh, sản xuất và lọc dầu nên bao gồm một “điều khoản về tắt bỏ AIS” và việc sàng lọc AIS trong các hợp đồng cho các tàu có nguy cơ hoạt động ở các khu vực liên quan.

##### **Các công ty bảo hiểm hàng hải**

- Các công ty bảo hiểm nên, trong khuôn khổ của quy trình thẩm định trước khi mở rộng phạm vi bảo hiểm và đòi bồi thường cho một tàu được bảo hiểm, nghiên cứu lịch sử AIS của các tàu vận chuyển dầu và hoạt động ở Biển Hoa Đông để để xác định xem liệu tàu đó có thao túng hoặc làm vô hiệu AIS hay không, vốn có thể là chỉ dấu cho thấy sự dính líu vào các hoạt động bất hợp pháp.
- Các công ty bảo hiểm nên xem xét đưa vào hợp đồng ngôn từ nói rằng việc vô hiệu hóa hoặc thao túng AIS là một chỉ dấu cho thấy hoạt động bị cấm tiềm tàng và là các căn cứ để điều tra, vốn có thể dẫn đến việc hủy bỏ các dịch vụ nếu các hoạt động bất hợp pháp bị phát hiện.

- Các công ty bảo hiểm và bồi thường bảo hiểm nên bao gồm một “điều khoản về tắt bỏ AIS” và việc sàng lọc AIS trong các hợp đồng cho các tàu có nguy cơ hoạt động ở các khu vực liên quan.

### **Cơ quan kiểm soát nhà nước về cảng biển (ở Đông Nam Á và Đông Á)**

- Trong khuôn khổ thông tin liên lạc thông thường về kiểm soát nhà nước đối với cảng biển, nhắc nhở các tàu chở dầu đến và rời khỏi khu vực thuộc thẩm quyền của họ về yêu cầu duy trì việc phát sóng AIS, tuân thủ Công ước Quốc tế về An toàn Cuộc sống trên biển và nhắc nhở các tàu rằng việc thao túng và vô hiệu hóa AIS là dấu hiệu cho thấy hoạt động bất hợp pháp.

### **Các Hiệp hội Công nghiệp Vận chuyển**

- Phổ biến thông báo này cho các thành viên, hoặc soạn thảo một thông báo tương tự và phổ biến nó cho các thành viên, để nâng cao nhận thức về các hành vi lừa dối của Triều Tiên và các cách thức để giảm thiểu rủi ro liên quan tới các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp.

### **Cơ quan đăng ký cờ cho các tàu**

- Việc sử dụng gian lận danh tính tàu làm suy yếu việc thực thi hiệu quả các nghị quyết của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc và có khả năng làm suy yếu cơ quan đăng ký của quốc gia nơi tàu được đăng ký nếu không xác minh đúng danh tính của tàu đang tìm cách đăng ký treo cờ lại.
- Cơ quan đăng ký cờ phải xác minh số IMO của tàu khi nhận đơn đăng ký. Các số IMO có thể được xác minh thông qua Hệ thống Thông tin Vận chuyển Tích hợp Toàn cầu GISIS. Nếu số IMO và tên tàu không khớp rõ ràng, nên tiến hành điều tra bổ sung trước khi đăng ký tàu. Cụ thể, nước tiếp nhận là nơi tàu được đăng ký nên liên lạc với nước trước đó là nơi tàu được đăng ký để xác nhận thông tin đăng ký và chuyển tên chiếc tàu ra khỏi sổ đăng ký của mình.
- Nước tiếp nhận nơi tàu được đăng ký được khuyến nghị nên xem xét và xác nhận Bản Lý lịch Liên tục với nước hiện thời là nơi tàu được đăng ký trước khi hoàn tất việc đăng ký. Cũng liên quan như vậy, các nước là nơi mà hiện tại tàu được đăng ký được nhắc nhở về nhiệm vụ, theo quy định 5.8 Chương XI-1 của SOLAS, phải chuyển cho chính quyền của nước tiếp nhận là nơi tàu được đăng ký một bản sao của Bản Lý lịch Liên tục về khoảng thời gian con tàu thuộc thẩm quyền của họ, cùng bất kỳ Bản Lý lịch Liên tục nào mà trước đó các nước khác đã cấp cho con tàu .
- Các quốc gia nơi tàu được đăng ký tiềm năng cũng nên xem lại Danh sách Trừng phạt của Hội đồng Bảo an LHQ mà có thể được tìm kiếm trên trang sau <https://scsanctions.un.org/search/>.



- Các cơ quan đăng ký cờ, trong khuôn khổ của quy trình thẩm định đối với các kiến nghị mới về đăng ký và đối với các tàu đã đăng ký, nghiên cứu lịch sử AIS của các tàu vận chuyển dầu và hoạt động ở Biển Hoa Đông, để xác định xem liệu tàu đó có chuyển thao túng hoặc làm vô hiệu hóa AIS hay không, vốn có thể là chỉ dấu cho thấy sự dính líu vào các hoạt động bất hợp pháp.
- Công bố tên và số IMO của các tàu đã bị từ chối đăng ký hoặc bị hủy đăng ký vì các liên hệ với các hoạt động vận chuyển bất hợp pháp của Triều Tiên, để các cơ quan đăng ký cờ khác có thể được biết.
- Công bố và phổ biến tên và số IMO của các tàu đã bị hủy đăng ký hoặc vì thế mà bất kỳ đăng ký nào đã bị từ chối đăng ký, để các cơ quan đăng ký cờ khác có thể được biết.
- Khi hủy đăng ký các tàu liên quan đến việc vi phạm UNSCR, cơ quan đăng ký cần ghi chú thích lý do hủy đăng ký vì “vi phạm các nghị quyết của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc đối với Triều Tiên” trên giấy chứng nhận hủy đăng ký.

## PHU LUC 4

### Các tàu bị cho là đã tham gia vào việc chuyển giao từ tàu này sang tàu khác với các tàu chở dầu của Triều Tiên

**LƯU Ý:** Phụ lục này không phải là danh sách trừng phạt hoặc danh sách toàn diện các tàu, theo đó người bị chặn có thể có lợi ích. Mặc dù một số tàu trong danh sách này có thể là tài sản mà theo đó, người bị chặn có lợi ích, việc đưa tàu vào phụ lục này không cấu thành quyết định của OFAC rằng tàu được xác định là tài sản, theo đó người bị chặn có lợi ích. Những người chịu trừng phạt có thể được tìm thấy trong Danh sách Những người bị chặn và Danh sách Các công dân được liệt kê đặc biệt của OFAC (SDN List) và các danh sách trừng phạt khác, có thể được tìm kiếm tại đây [tại đây](#).

<u>Tên Tàu</u>	<u>IMO</u>	<u>Quốc gia nơi tàu được đăng ký</u>
BINTANG	7706615	Không biết
CHAN FONG	7350260	Togo
JIN HYE còn gọi là PEARL 1	8518572	Sierra Leone
KATRIN (trước đây: D1325; GOLDEN)	8712790	Panama
KINGSWAY (trước đây: BILLIONS NO 18)	9191773	Không biết
KOTI	9417115	Panama / Togo
LUNIS	9200859	Cộng hòa Triều Tiên
MIN NING DE YOU 078	Unknown	Không biết
NEW REGENT	8312497	Panama
NYMEX STAR	9078191	Không biết
OU YANG JI XIANG (trước đây: HATCH; KOYA)	9396878	Không biết
SEA TANKER II	9664483	Singapore
SHANG YUAN BAO	8126070	Không biết
SUBBLIC (trước đây: XIN YUAN 18)	8126082	Togo
TANTAL	8907670	Nga
TIANYOU	8817007	Sierra Leone
VITYAZ	8125703	Nga
YUK TUNG	9030591	Không biết

## PHU LUC 5

### Các tàu bị cho là đã xuất khẩu than của Triều Tiên kể từ ngày 5 tháng Tám năm 2017

**LƯU Ý:** Phụ lục này không phải là danh sách trừng phạt hoặc danh sách toàn diện các tàu, theo đó người bị chặn có thể có lợi ích. Mặc dù một số tàu trong danh sách này có thể là tài sản mà theo đó, người bị chặn có lợi ích, việc đưa tàu vào phụ lục này không cấu thành quyết định của OFAC rằng tàu được xác định là tài sản, theo đó người bị chặn có lợi ích. Những người chịu trừng phạt có thể được tìm thấy trong Danh sách Những người bị chặn và Danh sách Các công dân được liệt kê đặc biệt của OFAC (SDN List) và các danh sách trừng phạt khác, có thể được tìm kiếm tại đây [tại đây](#).

<u>Tên tàu</u>	<u>IMO</u>	<u>Quốc gia nơi tàu được đăng ký</u>
ANSHUN	9634359	Không biết
ASIA BRIDGE	8916580	Togo
ASIA HONOR	8405220	Không biết
CHONG BONG	8909575	Triều Tiên
DAE BONG 1	8408193	Triều Tiên
DONG FENG 6	9008201	Không biết
FENG SHUN	9097032	Không biết
FLOURISHING	8421315	Không biết
FOREVER LUCKY	9003653	Không biết
GOO RYONG	8201870	Triều Tiên
HAE SONG 1	8995990	Triều Tiên
HO CHON GANG	8415287	Triều Tiên
HUA FU	9020003	Không biết
HUNG BONG 3	8603286	Triều Tiên
JA RYOK	9826952	Triều Tiên
JANG UN	8822260	Triều Tiên
JI NAM SAN	9114555	Triều Tiên
JI SONG 15	9004671	Triều Tiên
JIA FENG	9136541	Togo
JON SUNG 7	8511251	Triều Tiên
K. MORNING	9021576	Triều Tiên
KA RIM CHON	8314811	Triều Tiên
KAL MA	8503228	Triều Tiên
KO SAN	9110236	Triều Tiên
KUM DAE	9020223	Triều Tiên
KUM SAN BONG	8810384	Triều Tiên

LUCKY STAR	9015278	Togo
MAN CHUNG 1	8406858	Triều Tiên
MYONG SIN	9045182	Triều Tiên
NAM DAE CHON	9138680	Triều Tiên
NORTHERN LUCK	9061227	Triều Tiên
ORIENT SHENYU	8671611	Không biết
ORIENTAL TREASURE	9115028	Không biết
PAEK YANG SAN	9020534	Triều Tiên
PETREL 8	9562233	Không biết
PHO PHYONG	8417962	Triều Tiên
RICH GLORY	8649905	Sierra Leone
RYON HWA 2	8415433	Triều Tiên
RYON HWA 3	8312227	Triều Tiên
SEA STAR 3	8319005	Triều Tiên
SO BAEK SAN	8658267	Triều Tiên
SU SONG	9024889	Triều Tiên
TAE YANG	8306929	Triều Tiên
TALENT ACE	9485617	Không biết
THAE PHYONG SAN	9009085	Triều Tiên
THAE SONG	8748713	Triều Tiên
TONG SAN 2	8937675	Triều Tiên
UN BONG 2	8913186	Triều Tiên
XIN GUANG HAI	9004700	Không biết